Dziennik ustaw państwa

dla

królestw i krajów w radzie państwa reprezentowanych.

Zeszyt XLIV. — Wydany i rozesłany dnia 6 sierpnia 1872.

118.

Traktat z dnia 21 maja 1872,

pomiędzy monarchią austryacko-węgierską a cesarstwem niemieckiem, tyczący się budowy kolei żelaznych łączących pomiędzy Karnowem a Głębczycami, tudzież pomiędzy Albrechcicami a Nisą.

(Zawarty w Berlinie dnia 21 maja 1872 ratyfikowany przez Jego c. i k. Apostolską Mość w Wiedniu dnia 18 czerwca 1872, ratyfikacye wymienione w Wiedniu dnia 22 czerwca 1872.)

My Franciszek Józef Pierwszy,

z Bożej łaski Cesarz Austryacki;

Apostolski król Węgier, król Czech, Dalmacyi, Kroacyi, Slawonii, Galicyi, Lodomeryi i Illiryi; Arcyksiążę Austryi; Wielki Książę Krakowa, Książę Lotaryngii, Salzburga, Styryi, Karyntyi, Krainy, Bukowiny; Górnego i Dolnego Szląska; Wielki Książę Siedmiogrodu; Margrabia Morawii, uksiążęcony Hrabia Habsburga i Tyrolu, itd. itd. itd.

wiadomo czynimy:

Gdy pomiędzy Naszymi pełnomocnikami a pełnomocnikami Najjaśniejszego Cesarza niemieckiego i króla pruskiego podpisany został w Berlinie dnia 21 maja 1872 traktat, tyczący się budowy kolei żelaznej łączącej pomiędzy Karnowem a Głębczycami tudzież pomiędzy Albrechcicami a Nisą, który opiewa dosłownie jak następuje:

Najjaśniejszy Cesarz austryacki, Król Czeski itd. i Król Apostolski węgierski, tudzież

Najjaśniejszy Cesarz niemiecki, Król pruski, w imieniu państwa niemieckiego,

przejęci życzeniem rozszerzenia kolei żelaznych, łączących wzajemne terytorya obudwu państw, zamianowali pełnomocnikami swymi do zawarcia umowy w tym względzie:

Najjaśniejszy Cesarz austryacki, Król czeski itd. i Król apostolski węgierski:

Swego radcę sekcyi w c. k. ministerstwie handlu, Karola Pusswalda,

Swego radcę sekcyi w c. k. ministerstwie skarbu Ferdynanda Buchaczka,

Najjaśniejszy Cesarz niemiecki, Król pruski:

Swego dyrektora ministeryalnego zarządu kolei żelaznych Teodora Weishaupta,

Swego tajnego radcę legacyi Wilhelma Jordana,

Swego tajnego nadradcę skarbowego Ernesta Hitzigratha,

którzy udzieliwszy sobie i uznawszy wzajemnie swoje pełnomocnictwa zgodzili się na następujące punkta z zastrzeżeniem ratyfikacyi:

Artykuł I.

Rządy cesarsko-królewsko-austryacki i królewsko-pruski zobowiązują się dozwolić i popierać budowę kolei żelaznych:

1. z Karnowa do Głębczyc i
2. z Albrechcic do Nisy

dla połączenia kolei centralnej morawsko-szląskiej z kolejami żelaznemi pruskiemi schodzącemi się w Głębczycach i Nisie.

Artykuł II.

Na te części kolei w artykule I pod 1 i 2 wymienionych, które leżą na terytoryum austryackiem, rząd cesarsko-królewsko austryacki udzielił już koncesyą spółce, istniejącej pod firmą „kolej centralna morawsko-szląska“.

Gdy jednak na mocy §. 3, dokumentu koncesyi z dnia 21 kwietnia 1870 *) spółka ta nie jest obowiązana wybudować przedłużeń z Karnowa do granicy państwa ku Głębczycom i z Albrechcic do granicy państwa ku Nisie, pierwej, dopóki linia główna Ołomuniec-Bruntal-Karnów ukończona nie będzie, przeto rząd cesarsko-królewsko austryacki dołoży starania, aby budowa części kolei z Karnowa do granicy państwa ku Głębczycom ile możności razem z główną koleją Ołomuniec-Bruntal-Karnów, zatem najpóźniej do dnia 21 kwietnia 1873 jako terminu ukończenia tej głównej kolei, koncesyą wyznaczonego, została ukończona i razem z tą główną koleją na użytek publiczny oddana.

Co się tyczy części kolei z Albrechcic do granicy państwa ku Nisie, dołoży się starania, aby ta była wybudowana i oddana na użytek publiczny ile możności jednocześnie z koleją boczną z Karnowa do Albrechcic a to najpóźniej do dnia 21 kwietnia 1873.

Artykuł III.

Rząd królewsko-pruski udzielił koncesyą na tę część kolei w artykule I pod 1 wymienionej, która jest położona na terytoryum pruskiem, spółce kolei żelaznej górno-szląskiej, mającej siedzibę w Wrocławiu.

---

*) Dziennik ustaw państwa Nr. 77.

Rząd królewsko-pruski zobowiąże koncesyonaryusza i zniewoli go wszelkiemi środkami do rozporządzenia będącemi, ażeby nadaną mu pruską część kolei ukończył i oddał na użytek publiczny w terminie wyznaczonym na zasadzie artykułu II dla austryackiej części tej kolei, tak, aby i wtedy, jeżeliby część austryacka miała być oddana na użytek przed terminem powyżej wzmiankowanym, ruch na całej kolei z Karnowa do Głębczyc jednocześnie mógł się rozpocząć.

Gdyby kolej centralna morawsko-szląska nie mogła nadanej onejże części z Karnowa do Głębczyc wybudować w czasie właściwym, rząd cesarsko-królewsko austryacki niezwłocznie po uskutecznionem zawiadomieniu nada koncesyą na część przytykającą, w Austryi położoną, temu samemu przedsiębiorcy, który otrzymał koncesyą na pruską część kolei, z wyznaczeniem temuż powyższego terminu dokończenia, a zresztą pod warunkami nie uciążliwszemi od tych, pod jakiemi w Austryi udzielane bywają zwyczajnie koncesye na koleje bez gwarancyi rządowej, i zawiadomi o tem rząd królewsko-pruski.

Artykuł IV.

Rząd królewsko-pruski nadał koncesyą na położoną na jego terytoryum część kolei w artykule I pod 2 wzmiankowanej od Nisy do Ziegenhals spółce kolei górno-szląskiej. Gdyby spółce tej była także udzielona koncesya na budowę linii z Ziegenhals do granicy państwa, rząd królewsko-pruski oznajmi o tem rządowi cesarsko-królewsko austryackiemu.

Rząd królewsko-pruski zobowiąże przedsiębiorcę któremu będzie udzielona koncesya na tę ostatnią linią i zniewoli go wszelkiemi możliwemi środkami, ażeby kolej w jak najkrótszym czasie ukończył i na użytek publiczny oddał, mianowicie zaś najpóźniej do dnia 1 stycznia 1874.

Zresztą rząd królewsko-pruski dołoży ile możności starania, ażeby dokończenie części przytykającej pruskiej i otwarcie ruchu na takowej nastąpiło w tym samym czasie, co i na linii przytykającej austryackiej, gdyby ta przed powyższym terminem ukończoną została, ażeby cała kolej z Albrechcic do Nisy jednocześnie na użytek publiczny została oddana.

Gdyby rząd królewsko-pruski uznał za lepsze poruczyć spółce kolei górno-szląskiej tylko tę część linii przytykającej pruskiej, która prowadzi od Nisy do Ziegenhals, względem czego oświadczy się najpóźniej do 10 lipca 1872, nada koncesyą na budowę i ruch pruskiej części kolei od granicy państwa do Ziegenhals kolei centralnej morawsko-szląskiej, pod warunkami w Prusach zwyczajnie stawianemi, w taki sposób, że część kolei na terytoryum pruskiem budowana, zawierać winna budowle przez rząd królewsko-pruski bliżej wskazać się mające, które przygotowują się do zburzenia i dozwalają przerwania komunikacyi na czas dłuższy, tudzież, o ile na to będzie mógł wpłynąć, z dotrzymaniem wzmiankowanego terminu dokończenia i zawiadomi o tem rząd cesarsko-królewsko austryacki.

Artykuł V.

Rząd cesarsko-królewsko austryacki, jakoteż rząd królewsko-pruski, udzielą przedsiębiorcom austryackim a względnie pruskim, na zasadzie artykułów III i IV koncesye otrzymać mającym, takie same ułatwienia, jakie na podstawie rozporządzeń w odnośnych państwach istniejących lub w przyszłości wydać się mających, innym kolejom, nadanym bez gwarancyi procentów przez państwo, w ogólności i ze zasady służą, lub w przyszłości

służyć będą. Podobnież wszelkie przepisy prawne, które licząc od dnia zawarcia niniejszego traktatu, będą wydane przez rząd cesarsko-królewsko austryacki a względnie przez rząd królewsko-pruski dla przedsiębiorstw kolejowych, będą stósowane także do kolei w mowie będących a to dopóki będą trwały koncesye i o ile przepisy owe nie będą się sprzeciwiały niniejszemu traktatowi i koncesyom.

Artykuł VI.

Miejsca, w których koleje żelazne w artykule I wzmiankowane mają przechodzić przez granice krajów, będą bliżej oznaczone na podstawie projektów, przez odnośne zarządy kolei wypracować się mających, w razie potrzeby będą do tego wydelegowani komisarze techniczni.

Koleje w mowie będące mają składać się nateraz z jednego toru, naprzód jednak ma być zapewnionem nabycie gruntu pod kolej o dwóch torach.

Wybudowanie drugiego toru wysokie rządy polecą jak tego zajdzie potrzeba.

Nabycie gruntów, do budowy kolei potrzebnych, jeżeliby pomiędzy interesowanymi dobrowolna ugoda nie przyszła do skutku, nastąpi w każdem z obu państw według przepisów ustawy o wywłaszczeniu tamże obowiązującej a względnie wydać się mającej.

Szerokość toru ma wynosić równie jak na kolejach przytykających 1·435 metrów w świetle szyn.

I co do innych szczegółów, koleje żelazne, na zasadzie niniejszego traktatu wybudować się mające, tudzież ich środki przewozowe, powinny być zbudowane według tych samych zasad, w ten sposób, aby te ostatnie mogły bez przeszkody przechodzić z kolei przytykających i na takowe, lub być wzajemnie używane.

Środki przewozowe, przez jeden z wysokich rządów wypróbowane, będą bez powtórnej próby przypuszczone na linie kolei leżącej na drugiem terytoryum.

Artykuł VII.

Obadwa wysokie rządy zobowiązują się dozwolić i zarządzić, aby:

1. kolej z Karnowa do Głębczyc, w Głębczycach,

2. kolej z Ziegenhals do Albrechcic, w Ziegenhals, zostawały w bezpośrednim związku szyn, z kolejami pruskiemi tamże się schodzącemi, przechodzenia środków przewozowych dozwalającym i aby każda z obu linii łączących zostawała w takim związku z koleją centralną morawsko-szląską, a każdy z obu wysokich rządów dołoży starania na swojem terytoryum, aby wybudowanie odnośnego połączenia nie było zawisłem od warunków, mogących utrudnić przyjście przedsięwzięcia do skutku.

Gdyby odnośni przedsiębiorcy wzmiankowanych powyżej kolei zamierzali doprowadzić takowe do istniejącego dworca kolei w Głębczycach i do dworca kolei w Ziegenhals, mającego się wybudować przez pruskiego przedsiębiorcę, a względnie do projektowanych dworców kolei centralnej morawsko-szląskiej w Karnowie i Albrechcicach, rządy obu stron dołożą ile możności starania, aby była zawarta odpowiednia umowa, tycząca się potrzebnego wzajemnego używania obudwu rzeczonych dworców i onychże zakładów.

Artykuł VIII.

Co do wykonywania władzy monarszej (a więc sądowej i policyjnej) na liniach kolei, obadwa terytorya przecinających, zastrzega się że na terytoryum austryackiem władzę tę będzie wykonywać wyłącznie Najjaśniejszy Cesarz austryacki, Król czeski itd., i Król apostolski węgierski, a na terytoryum pruskiem Najjaśniejszy Cesarz niemiecki, Król pruski.

Artykuł IX.

Wysokie rządy zastrzegają sobie, że do wykonywania prawa zwierzchności i prawa nadzoru, służącego im co do części kolei, na ich terytoryach położonych, wydelegują komisarzy, mających reprezentować stosunki swoich rządów do administracyi kolei we wszystkich tych przypadkach, w których właściwe władze krajowe nie mogą działać bezpośrednio, ani sądownie ani policyjnie.

Artykuł X.

Bez uszczerbku prawa zwierzchności i nadzoru, służącego wysokim stronom traktat zawierającym, co się tyczy linii kolei położonych na ich terytoryach i ruchu na takowych, wykonywanie prawa najwyższej zwierzchności nad spółkami kolejowemi lub zarządami kolei, ruch utrzymującemi, służy w ogóle temu rządowi, na którego terytoryum takowe mają siedzibę.

Artykuł XI.

Gdyby ruch kolei w artykule 1 wzmiankowanych na terytoryum pruskiem objęła całkiem lub częściowo spółka akcyjna austryacka, a na terytoryum austryackiem, spółka akcyjna pruska, każda z nich we względzie roszczeń do wynagrodzenia, wywodzonych z ruchu kolei, poddać się ma władzy sądowej i ustawom tego państwa, w którem szkoda została wyrządzona.

Artykuł XII.

Poddani każdej ze stron traktat zawierających, ustanowieni przez zarządy kolei przy ruchu na liniach przecinających terytoryum drugiego państwa, nie przestają mimo to być poddanymi swego rodzinnego kraju. Atoli posady urzędników miejscowych, z wyjątkiem naczelników dworcowych, urzędników przy telegrafach i tych, którzy odbierają pieniądze, powinny być ile możności obsadzane krajowcami.

Wszyscy urzędnicy kolejowi, bez różnicy miejsca swojej posady, podlegają we względzie porządkowo-karnym tylko tej władzy, która ich mianuje, w każdym zaś innym, ustawom i władzom tego państwa, w którem leży ich siedziba.

Artykuł XIII.

Ustanowienie i zatwierdzenie planów jazdy i taryf zastrzega się temu rządowi, na którego terytoryum ma siedzibę dotyczący zarząd kolei.

Taryfy jednak dla kolei położonych na obu terytoryach, a administrowanych przez jeden i ten sam zarząd, będą ustanowione podług tych samych zasad.

Obydwie strony traktat zawierające zobowiązują się wpływać na to i baczyć:

1. Ażeby linie kolei w artykule I pod 1 i 2 wymienione, na ich terytoryum położone, były zaopatrzone w środki przewozowe do ruchu wystarczające, w takiej ilości, aby odpowiadały przypuszczeniom umowionym w artykule VI;

2. aby na każdej z dwóch kolei w mowie będących w każdym kierunku były wysyłane najmniej dwa pociągi osobowe, komunikujące ile możności z pociągami na kolejach przytykających, tudzież aby wszelkie inne urządzenia ruchu były uregulowane w sposób odpowiadający interesom obrotu;

3. aby przewóz osób i towarów na kolejach wzmiankowanych odbywał się po jak najniższych cenach, przewóz węgli, koksu, kamieni, rud, surowego żelaza, soli nawozowej i innych nawozów pełnymi wagonami i na większe odległości ile możności po cenie jeden fenig czyli pięć dwunastych centa od cetnara i mili wraz z dodatkiem na ekspedycyę najwięcej dwa talary pruskie czyli trzy złote austryackie od każdych stu cetnarów;

4. aby zarządy kolei wzmiankowanych, ruch utrzymujące, nie sprzeciwiały się, o ile który z nich będzie interesowanym, jeżeli jeden lub drugi z dwóch wysokich rządów w interesie obrotu uzna potrzebę zaprowadzenia bezpośrednich ekspedycyi w przewozie osób i towarów.

Artykuł XIV.

Co się tyczy cen przewozu, jakoteż czasu ekspedycyi, nie może być robiona żadna różnica pomiędzy mieszkańcami obu państw, mianowicie zaś transporta, przechodzące z terytoryum jednego państwa do drugiego, nie mogą ani pod względem ekspedycyi ani pod względem cen przewozu ulegać niekorzystniejszemu postępowaniu, niż transporta z tego państwa odchodzące lub w niem pozostające.

Artykuł XV.

Policya kolejowa będzie sprawowana przedewszystkiem przez urzędników zarządu kolejowego podług przepisów i zasad na każdem terytoryum obowiązujących i pod nadzorem właściwych władz na terytoryum każdego państwa.

Artykuł XVI.

Zmiana ruchu będzie miała miejsce:

1. na kolei z Karnowa do Głębczyc na stacyi w Karnowie,
2. na kolei z Nisy do Albrechcic na stacyi w Ziegenhals.

Każdy z dwóch wysokich rządów zobowiąże przedsiębiorstwo przez siebie ukoncesyonowane a względnie ukoncesyonować się mające, aby ruch na linii od wspólnej granicy do wspólnej stacyi w Karnowie a względnie w Ziegenhals, przekazała temu przedsiębiorstwu, któremu jest poruczona budowa i ruch linii przytykającej na terytoryum sąsiedniego państwa.

Urządzenie budowy i ruchu, konstrukcya nasypu kolei i urządzenia sygnałowe od wspólnej granicy aż do dworców kolei w Karnowie i Ziegenhals, powinny odpowiadać urządzeniom zatwierdzonym pod tym względem dla tych części wzmiankowanych kolei, które przecinają sąsiednie terytoryum. Atoli dworce kolei w Karnowie i Ziegenhals będą założone i urządzone podług zasad obowiązujących na odnośnem terytoryum.

Artykuł XVII.

Co się tyczy bliższych warunków, pod któremi ma nastąpić wzmiankowane w drugim ustępie artykułu XVI oddanie ruchu, pozostawia się to porozumieniu pomiędzy właścicielami odnośnej części kolei a zarządem, ruch na tejże obejmującym, atoli rząd cesarsko-królewsko austryacki a względnie rząd królewsko-pruski, zobowiążą warunkami koncesyi

lub w inny odpowiedni sposób, zarząd ruch obejmujący, ażeby objął na swój koszt porządne utrzymanie w dobrym stanie linii, na której ruchem zawiadywać będzie, wraz z wszystkiemi przynależytościami, licząc w to i reparacye, jakie według powszechnych pruskich zasad administracyjnych potrzebnemi się okażą i aby właścicielom wypłacał pięćprocentowe odsetki od kapitału zakładowego, na budowę dotyczącej linii kolei użytego i udowodnionego.

Rozszerzenia pierwotnych zakładów kolei, które rząd cesarsko-królewsko austryacki a względnie królewsko-pruski w interesie obrotu uzna za potrzebne, wykonane będą na koszt właścicieli dotyczącej linii, atoli udowodnione koszta takich rozszerzeń mają być doliczone do kapitału zakładowego, od którego zarząd ruchu będzie opłacał odsetki.

Podobnież co się tyczy wspólnego używania dworca i zakładów kolejowych w Karnowie a względnie w Ziegenhals i osobnego wynagrodzenia, właścicielom za to płacić się mającego, zarządy obustronnych kolei zawrą między sobą umowę z zastrzeżeniem zatwierdzenia przez każdy z dwóch rządów.

Jeżeli porozumienie nie przyjdzie do skutku, zarządy kolei winny zastósować się do rozporządzeń obu wysokich rządów wydanych za wspólnem poprzedniczem porozumieniem.

Artykuł XVIII.

Dla osiągnięcia celu wytkniętego w artykule 8 traktatu handlowego i cłowego pod dniem 9 marca 1868 pomiędzy monarchią austryacko-węgierską a Prusami w imieniu związku północno-niemieckiego, tudzież członków związku cłowego i handlowego do tamtego związku nie należących, zawartego, na obu stacyach w artykule XVI wzmiankowanych, każda ze stron ustanowi urząd cłowy pograniczny a względnie takowy z drugim połączy.

Strony traktat zawierające nadadzą urzędom cłowym pogranicznym w Karnowie i Ziegenhals prawa ekspedycyi, stosunkom obrotu odpowiadające i oświadczają gotowość rozszerzenia tychże praw jak tylko okaże się tego potrzeba za wzmożeniem się obrotu.

Artykuł XIX.

Co się tyczy formalności przy rewizyi cłowej i ekspedycyi pakunków pasażerskich, tudzież towarów nadchodzących i odchodzących, jak niemniej rewizyi passportów, względem których to formalności obustronni komisarze w swoim czasie bliżej się porozumią, obadwa rządy dają sobie zapewnienie, że postępowanie na kolejach w artykule I wzmiankowanych nie będzie mniej uwzględniające jak na którejkolwiek innej kolei zagranicę przechodzącej i że dla podniesienia obrotu czynione będą wszelkie ułatwienia i uproszczenia o ile na to pozwolą ustawy w obu państwach istniejące.

Artykuł XX.

Postanowienia tyczące się wykonywania policyi względem passportów i cudzoziemców podróżujących koleją żelazną, pomiędzy obu rządami już istniejące albo umówić się mające, będą zastósowane także do związku kolejowego w mowie będącego.

Oznaczenie atrybucyi urzędników policyjnych cesarsko-królewsko austryackich, mogących mieć stanowisko w dworcu kolei w Karnowie a względnie w Ziegenhals, pozostawia się osobnemu obudwóch wysokich rządów porozumieniu.

Układy w tym względzie mają być rozpoczęte najmniej na trzy miesiące przed ukończeniem kolei wzmiankowanych i doprowadzone całkowicie do końca ile możności przed otwarciem ruchu.

Artykuł XXI.

Uregulowanie obrotu pocztowego i telegraficznego na kolejach w artykule I wzmiankowanych pozostawia się osobnemu porozumieniu obustronnych administracyi poczt i telegrafów.

Przy regulowaniu ruchu pocztowego będzie przyjęte za zasadę, ażeby zmiana ruchu miała miejsce w tych samych punktach, które podług artykuła XVI dla zmiany ruchu na kolei żelaznej a podług artykułu XVIII dla ekspedycyi cłowej są zapowiedziane, i ażeby koszta przewozu posyłek pocztowych ponosiły administracye pocztowe obu stron, każda w granicach swojego okręgu, z zastrzeżeniem zmian jakie mogą nastąpić przy układach szczegółowych.

Artykuł XXII.

Rząd królewsko-pruski nie obciąży ruchu, przez przedsiębiorstwo austryackie na terytoryum pruskiem, a rząd cesarsko-królewsko austryacki ruchu, przez przedsiębiorstwo austryackie na terytoryum pruskiem wykonywanego na kolejach żelaznych będących przedmiotem niniejszego traktatu żadnym innym ani wyższym podatkiem nad ten, który w ich odnośnych terytoryach ponosi w ogólności ruch kolejowy spółek zagranicznych.

Artykuł XXIII.

Gdyby w przyszłości nastąpiła jakakolwiek zmiana w stosunkach własności linii kolejowych przedmiotem niniejszego traktatu będących, obadwa wysokie rządy porozumią się wcześnie ze sobą co do dalszego prowadzenia ruchu w sposób obrotowi i wzajemnym interesom odpowiadający.

Artykuł XXIV.

Traktat niniejszy będzie przedłożony monarchom obudwu stron do zatwierdzenia, a wymiana dokumentów ratyfikacyjnych, w tym względzie wystawić się mających, nastąpi najpóźniej w cztery tygodnie w Wiedniu.

W dowód czego pełnomocnicy takowy podpisali i wycisnęli na nim swoje pieczęcie.

Działo się w Berlinie dnia 21 maja tysiąc ośmset siedmdziesiątego drugiego roku.

(L. S.) Karol **Pusswald** r. w.

(L. S.) Ferdynand **Buchaczek** r. w.

(L. S.) Teodor **Weishaupt** r. w.

(L. S.) Wilhelm **Jordan** r. w.

(L. S.) Ernest **Hitzigrath** r. w.

Przeto zbadawszy wszystkie artykuły tego traktatu, takowy zatwierdziliśmy i przyrzekamy Naszem cesarskiem i królewskiem słowem za Siebie i za Naszych następców, że go w całej osnowie wiernie zachowywać będziemy i zachowywać każemy.

W dowód czego dokument niniejszy własnoręcznie podpisaliśmy i pieczęć Naszą cesarską i królewską kazaliśmy na nim wycisnąć.

Działo się w Wiedniu dnia ośmnastego czerwca w roku zbawienia tysiąc ośmset siedmdziesiątym drugim, Naszego panowania dwudziestym czwartym.

Franciszek Józef r. w. 

Andrássy r. w.

Na własny rozkaz Jego ces. i król. Apostolskiej Mości:

Wilhelm Baron **Konradsheim** r. w.
c. i k. radca sekcyjny.

Traktat powyższy ogłasza się jako obowiązujący w królestwach i krajach w radzie państwa reprezentowanych.

Wiedeń, dnia 20 lipca 1872.

Auersperg r. w. **Banhans** r. w.